FERROVIE DELLO STATO

ISTRUZIONE

PER IL

PERSONALE DEI TRENI

Edizione Settembre 1905

ROMA

STABILIMENTO TIPOGRAFICO G. CIVELLI

1905

INDICE

I. Disposizioni generali.

II. Delle squadre viaggianti.

A. Servizio in generale.

B. Servizio treni viaggiatori.

III. Del capo-treno.

IV. Del conduttore.

V. Dei guarda-freni e frenatori.

ISTRUZIONE

PER IL

PERSONALE DEI TRENI

I. Disposizioni generali.

Art. 1.

Denominazioni.

1. Gli agenti del Servizio Movimento e Traffico cui viene affidato il servizio e la scorta dei treni in viaggio, si distinguono in *capi-treno, conduttori, guarda-freni, capi-frenatori e frenatori.*

2. Detti agenti costituiscono, in determinate stazioni, dei depositi, la cui dirigenza è affidata a capi-treno principali, a sotto capi-treno principali, od anche a capi-stazione.

3. Gli agenti stessi, per la loro parte di servizio che riguarda il maneggio dei freni, sono collettivamente designati col nome di frenatori.

Art. 2.

Dipendenza.

Il personale di servizio e di scorta ai treni dipende per la parte amministrativa e disciplinare dai dirigenti dei depositi; ma nelle stazioni è posto sotto gli ordini immediati dei capi-stazione, per quanto riguarda il servizio in genere.

Art. 3.

Istruzioni.

Alle funzioni di capi-treno, conduttori, guardafreni, capi-frenatori, frenatori, non possono assegnarsi che agenti che abbiano tale qualifica od abbiano ottenuta l'idoneità corrispondente.

Art. 4.

Attribuzioni.

Sui treni il personale viaggiante è incaricato:

a) della sicurezza, polizia e sorveglianza del treno;

b) della manovra dei freni;

c) del servizio viaggiatori, bagagli, valori, merci, ed eventualmente del servizio della posta.

Art. 5.

Uniforme.

Il personale dei treni in servizio deve vestire nei modi stabiliti, la completa uniforme di prescrizione, pulita ed in buono stato.

Art. 6.

Contegno.

Il personale dei treni deve disimpegnare il proprio servizio con ordine e con prontezza, ma senza precipitazione e senza rumore, scambiandosi in tono normale le comunicazioni necessarie ed astenendosi in ogni caso da grida, soverchie ripetizioni, conversazioni e discussioni, sia coi viaggiatori, sia fra gli agenti.

Art. 7.

Proibizioni.

Al personale in servizio ai treni è vietato:

a) di ammettere nel treno oggetti non accompagnati dai prescritti documenti di trasporto;

b) di incaricarsi di commissioni, di trasportare lettere private od altri oggetti, salvo i generi necessari alla propria alimentazione fuori residenza;

c) di salire sui treni o scenderne, come pure di percorrere le banchine delle carrozze mentre i treni sono in moto, salvo esigenze straordinarie di sicurezza del treno, o per soccorso ai viaggiatori;

d) di chiudere a chiave gli scompartimenti occupati;

e) di chiedere e ricevere mance;

f) di tenere presso di sè ordigni ed oggetti atti a perpetrare od a mascherare manomissioni, nonchè di tenere chiavi che non siano quelle autorizzate;

g) di abbandonare — tranne che nei casi ammessi — o di cambiare il proprio posto, fissato nel bagagliaio, terrazzino o garetta, e resta quindi inteso che nelle carrozze con terrazzino il frenatore non deve lasciare il suo posto per ricoverarsi nell' interno della carrozza o nel corridoio (*);

h) di dormire, di sdraiarsi e di leggere;

(*) L'articolo 312 della legge 20 Marzo 1865 sulle Opere pubbliche stabilisce che un agente di scorta ad un treno, il quale abbia abbandonato il suo posto mentre il treno è in corsa, sia punito col carcere da sei mesi ad un anno.

i) di fare uso di paglia, foglie od altre materie di facile combustione, per chiudere gli interstizi delle garette, o per tenerle sotto ai piedi, potendo ciò essere causa di incendio.

Art. 8.

Contrabbando.

Gli agenti dei treni non solo dovranno astenersi assolutamente dal trasportare roba di contrabbando o dal favorirne il trasporto, ma dovranno anche concorrere alla repressione del contrabbando stesso.

II. Delle squadre viaggianti.

A. Servizio in generale.

Art. 9.

Composizione.

1. Ogni treno in viaggio è scortato, di regola, da un capo-treno, coadiuvato da guarda-freni, frenatori od altri agenti capaci di disimpegnarne le funzioni, nella quantità richiesta dai bisogni ed in numero non inferiore a quello stabilito dalla tabella di frenatura.

2. Mentre i capi-treno, conduttori, guarda-freni prestano servizio a qualsiasi categoria di treni, i frenatori prestano, di massima, servizio ai treni merci ed in sussidio ai freni nei treni per viaggiatori.

3. I capi-frenatori sostituiscono i capi-treno in determinati tratti di limitata lunghezza e specialmente sui piani inclinati di forte pendenza per il solo servizio dei treni merci composti di carri vuoti, o carichi completi o piombati, e in via normale possono essere destinati a coprire posti di frenatore.

4. Le locomotive isolate, quando non sono utilizzate (perchè altrimenti devono considerarsi quali treni agli effetti del precedente capoverso) se la loro marcia fu preavvisata alla linea, possono essere scortate anche da un semplice manovale; mentre se non venne preavvisata devono essere scortate almeno da un capo-treno.

5. Per il servizio bagagli, valori, merci e posta vengono assegnati, di regola, uno o più conduttori; però per determinati treni può disporsi che il capo-treno copra anche le funzioni di conduttore.

Art. 10.

Attrezzi.

1. Gli agenti costituenti le squadre viaggianti debbono essere muniti in servizio degli oggetti ed attrezzi indicati nella tabella allegata alla presente Istruzione.

2. Di essi hanno obbligo di rilasciare ricevuta al dirigente del deposito, da cui li ricevono, e ne rispondono, in proprio, in caso di smarrimento.

3. Quando alcuno degli oggetti di servizio vada smarrito, o diventi inservibile, l'agente deve rivolgersi al capo del proprio deposito, per la riparazione, o sostituzione.

Art. 11.

Prima della partenza.

1. Il personale di servizio ai treni deve presentarsi in stazione all'ora che in relazione ai turni sarà stabilita, ed in tempo utile per compiere le operazioni che gli incombono.

2. Presentandosi alla stazione di partenza, gli agenti, che sono destinati al servizio di un treno, debbono subito apporre la loro firma su apposito

foglio, tenuto dal dirigente del deposito o dal capo-stazione, secondo che esiste o no il deposito; dopo di che non possono più assentarsi dalla stazione.

3. Gli agenti del treno debbono occupare il proprio posto prima che il treno si metta in corsa. Quando pel treno siano prescritti i fanali di segnalamento accesi, gli agenti stessi devono avere la propria lanterna pure accesa.

4. Il personale dei treni, prima di partire dalla stazione di origine, o da altra in cui sia stata variata la composizione, deve assicurarsi:

a) della regolarità degli agganciamenti;

b) della condizione delle scalette o scorrimano d'accesso alle garette dei freni per premunirsi contro i pericoli nella salita e nella discesa da ambe le parti;

c) della esistenza dei bracci a gancio e dei vetri delle garette, nonchè dei vetri delle vedette, facendo constatare le mancanze;

d) della pulizia (specialmente delle latrine) e del riscaldamento delle carrozze;

e) della esistenza dei segnali di coda, regolarmente accesi quando ne sia il caso;

f) dell' accensione dei fanali e dell' illuminazione delle carrozze.

5. Deve inoltre osservare:

a) i mezzi di chiusura degli sportelli delle carrozze e delle porte o sponde dei carri, accertandosi che quelle che debbono essere chiuse, od assicurate a posto, lo siano a dovere;

b) lo stato generale delle carrozze e dei carri per accertarsi che non vi siano avarie, riscaldi d'assi, mancanze, spostamenti che possano recar danno al personale di servizio ed ai viaggiatori, o compromettere comunque la regolare corsa del treno;

c) che non vi siano in composizione al treno veicoli portanti etichette di riparazione che ne vietino la circolazione.

6. A seconda delle constatazioni fatte e del luogo in cui avvengono, queste debbono far oggetto o di semplice informazione a tutto il personale del treno per sua norma od avviso; o di provvedimento immediato, richiedendo, se del caso, l'intervento del personale di macchina e di stazione; o di denunzia al *dirigente*, cioè al capo-stazione o a chi lo sostituisce; o di annotazione nel foglio di corsa.

Art. 12.

Durante il viaggio.

1. I capi-treno ed i conduttori, nonchè i capi-frenatori — pei treni loro affidati secondo l'art. 9, capoverso 3 di quest' Istruzione — prendono posto nel bagagliaio, o nel veicolo che lo sostituisce o — su determinati tratti di linea e treni — sul freno di un carro prossimo alla locomotiva; gli altri agenti prendono posto ai freni dei veicoli che ne sono muniti, secondo quanto viene stabilito dal capo-treno di conformità ai regolamenti vigenti.

2. Mentre il treno si allontana da una stazione, il personale viaggiante deve voltarsi replicatamente indietro, per rilevare se eventualmente venissero fatti da quella segnali d'arresto.

3. Durante la corsa il personale viaggiante deve esercitare una continua sorveglianza su tutto ciò che può interessare la sicurezza ed il buon andamento del treno; osservare la strada percorsa, tener d'occhio i segnali fissi e prestare attenzione a quelli eventualmente fatti dal macchinista e dal personale di vigilanza, immediatamente ubbidendo ai primi e ripetendo i secondi, conformandosi al loro significato.

Art. 13.

Servizio ai freni.

1. I frenatori devono prima della partenza e durante il viaggio assicurarsi del regolare funzionamento del proprio freno.

2. Essi devono, durante la corsa, tenersi presso al freno loro assegnato, attenti e pronti ad obbedire immediatamente ai segnali che possono esser fatti, sia sulla strada, sia dalla locomotiva; ed a rilevare senza ritardo i fatti di natura tale da rendere necessario l'arresto del treno.

3. In generale, e salvo quanto dispone il successivo capoverso, i freni non devono essere serrati se non dietro avviso del macchinista; ma ogni qualvolta si scorga un qualche pericolo, per cui fosse necessario l'arresto del treno, si veggano segnali di fermata o si oda lo scoppio anche di un solo petardo, non si deve esitare un istante a serrare i freni, prima di ogni altra cosa.

4. Appena un treno, non munito di freno continuo, entra su uno dei tratti di linea in discesa, indicati nel libro orario, i frenatori dovranno chiudere moderatamente il freno, stringendolo poi a

fondo od allentandolo alquanto a seconda che il treno corra o rallenti soverchiamente, salvo l'obbedienza ai segnali del macchinista.

5. Devesi evitare di mantenere lungamente i freni stretti per modo da fare strisciare le ruote sulle rotaie. Quando sulle forti discese occorra mantenere i freni serrati per modo da fare strisciare le ruote, si dovrà tuttavia, di quando in quando, allo scopo di cambiare il punto di contatto delle ruote sulle rotaie, aprire leggerissimamente il freno con uno o due giri di manovella, stringendolo subito dopo nuovamente a fondo.

6. Avvicinandosi il treno ad una stazione, il personale viaggiante deve raddoppiare di attenzione e preparare i freni in modo da poterli far agire all'occorrenza con tutta prontezza, ed anche di propria iniziativa, se appariscano segnali a distanza indicanti l'arresto, o se il treno s'avvicini ad una stazione di fermata con velocità manifestamente soverchia.

Art. 14.

Nelle stazioni di fermata.

1. Nelle stazioni di fermata, il personale del treno deve scendere prontamente per sollecitare

il servizio, ma non prima che il treno sia per fermarsi, nè prima d'aver allentato i freni, se erano stati chiusi.

2. Però nelle stazioni, indicate nel libro, orario che trovansi in pendenza superiore al 3 per mille, i freni, se aperti, devono essere chiusi tostochè il treno sia completamente fermo, e saranno mantenuti serrati finchè il macchinista non dia il fischio di partenza.

3. Nello spostamento dei treni sulle forti pendenze, i freni (dopo il consueto fischio di partenza dato dal macchinista) devono venir riaperti successivamente, procedendo dalla testa verso la coda pei treni ascendenti, e dalla coda verso la testa pei treni discendenti.

4. Durante le manovre dei treni, il personale viaggiante presta servizio ai freni nella misura del necessario, e secondo gli ordini impartiti da chi le dirige.

5. Nelle stazionì ove il dirigente eseguisce le manovre dei deviatoi mediante gli apparati centrali, un agente preposto alla frenatura del treno può essere delegato ad accompagnare le mano vre da eseguirsi.

6. Il capo-treno non deve allontanarsi dalla stazione senza il permesso del dirigente, e gli altri agenti senza il permesso del capo-treno, che all'uopo dovrà prendere gli ordini dal dirigente medesimo, il quale stabilirà altresì l'ora di ritorno in stazione.

7. A richiesta del dirigente, i detti agenti devono indicare dove potranno essere reperibili in caso di bisogno.

Art. 15.

Guasti ai veicoli, carico e scarico merci e manovre.

Il personale dei treni deve altresì:

a) constatare i guasti arrecati dai viaggiatori al materiale ferroviario, possibilmente presentando il responsabile al dirigente;

b) indicare al verificatore od al capo-treno i difetti e le riparazioni occorrenti alle serrature, ai finestrini, alle tende dei compartimenti e simili;

c) visitare, durante la fermata dei treni nelle stazioni intermedie, i compartimenti rimasti vuoti, raccogliere e consegnare al dirigente, mediante annotazione sul foglio di corsa, gli oggetti dimenticati, e chiuder quindi con diligenza i vetri dei compartimenti stessi;

llontanarsi dalla
gente, e gli altri
eno, che all'uopo
gente medesimo,
orno in stazione.
detti agenti de-
sere reperibili in

erci e manovre.

esì :
ti dai viaggiatori
ente presentando

al capo-treno i
alle serrature, ai
menti e simili ;
ta dei treni nelle
nti rimasti vuoti,
igente, mediante
oggetti dimenti-
i vetri dei com-

d) prestarsi, quando occorra, alle operazioni di carico e scarico delle merci ed alle manovre relative al treno cui è di servizio.

Art. 16.

Nelle stazioni di arrivo.

Nella stazione d'arrivo il personale di scorta al treno non deve allontanarsi senza aver prima ultimati tutti gl' incombenti di consegna di cui agli art. 39 e 41, ed ottenuta l'autorizzazione dal dirigente e dal dirigente il deposito.

B. Servizio treni viaggiatori.

Art. 17.

Apertura e chiusura degli sportelli.

Il personale dei treni deve :

a) aprire gli sportelli delle carrozze, dove e quando occorre, e sempre, ben inteso, quando il treno sia completamente fermo, limitando nelle stazioni intermedie l'apertura degli sportelli solamente a quelli occorrenti perchè i viaggiatori in arrivo possano discendere, e possano prender posto quelli in partenza ;

b) chiudere a tempo debito gli sportelli delle carrozze ed assicurarsi che sieno regolarmente chiusi anche dalla parte opposta a quella dalla quale si fa servizio;

c) nell'aprire e chiudere gli sportelli devesi conciliare la sollecitudine colla cautela necessaria, per evitare che i viaggiatori riportino ferite, oppure guasti ai vestiti;

d) nell'atto di chiudere le carrozze si devono mettere in avvertenza i viaggiatori colla parola « *permesso* ».

Art. 18.

Indicazioni per i viaggiatori.

Il personale dei treni deve:

a) indicare distintamente il nome della stazione, ed eventualmente per quali direzioni debbasi cambiar treno, ripetendo altresì la durata della fermata, quando questa sia superiore ai 4 minuti, tenuto conto del bisogno di abbreviarla in caso di ritardo e in conformità a quanto sarà detto dal capo-treno;

b) fornire ai viaggiatori in partenza indicazioni sulle direzioni dei treni — specialmente nelle stazioni d'incrocio e di diramazione.

Art. 19.

Incarrozzamento dei viaggiatori.

Il personale dei treni deve:

a) tenersi vicino alle carrozze, aventi una speciale destinazione, o riservate al servizio di un determinato tratto di linea, allo scopo di regolarne l'occupazione in modo che non abbiano a rimanere senza posto i viaggiatori pei quali si è fatta la specializzazione. I limiti di percorso stabiliti non riguardano però i compartimenti per *signore sole e ragazzi*;

b) dirigere i viaggiatori, che desiderano di fumare, negli appositi compartimenti, e vietare negli altri di fumare ai viaggiatori che volessero farlo senza l'altrui consenso; anzi il divieto dovrà estendersi agli stessi compartimenti destinati ai fumatori quando, per insufficienza di posti, dovessero entrarvi viaggiatori a cui desse molestia il fumo del tabacco;

c) sollecitare i viaggiatori a prender posto nei compartimenti che dovranno essere loro indicati, impedendo perdite di tempo nella ricerca e nella scelta dei posti;

d) rilevare e tener conto del numero e posizione dei posti disponibili nelle diverse carrozze, assegnate al suo servizio alla partenza da ogni stazione, per dare tali indicazioni, direttamente o a mezzo del capo-treno, al dirigente per un'eventuale aggiunta di carrozze.

Art. 20.

Sorveglianza e controlleria.

Il personale deve pure:

a) sorvegliare, cercando di impedirlo, che i viaggiatori non salgano sui treni in moto o non ne discendano; non entrino nelle carrozze o non ne escano dalla parte opposta a quella da cui si fa il servizio; non passino durante la corsa da una carrozza ad un'altra se le stesse non sono intercomunicanti, o non sporgano dai finestrini qualche parte del corpo o qualche oggetto;

b) impedire ai viaggiatori di simulare l'occupazione di posti, o di prendere posto in classe superiore a quella indicata dal relativo biglietto, salvo il pagamento della differenza, o salvo il caso di insufficienza di posti nelle classi corrispondenti, quando ciò sia stato esclusivamente autorizzato dal dirigente;

c) vietare l' introduzione nelle carrozze di oggetti che, per volume, per peso o per qualità, ne sieno esclusi dalle vigenti tariffe; di quelli che, per la loro natura o per il loro odore, possano arrecar molestia od incomodo ai viaggiatori, oppure danno al materiale;

d) vietare l' accensione di candele e l' affissione non autorizzata di avvisi *réclames* nelle carrozze;

e) vietare l' accesso agli altri viaggiatori nei compartimenti riservati per le donne e per i ragazzi (questi di età non superiore ai 12 anni);

f) impedire che nei corridoi delle carrozze intercomunicanti si facciano depositi di bagagli ingombranti il libero passaggio;

g) quando il viaggiatore si trovasse sulla banchina di un treno in moto, sussistendo in tal caso la necessità di soccorso contemplata dal paragrafo *e*) del regolamento 14 marzo 1901 per la prevenzione degli infortuni, gli agenti potranno eccezionalmente percorrere la banchina per togliere nel modo migliore il viaggiatore dalla sua pericolosa situazione, usando tutti i mezzi atti a prevenire disgrazie;

h) sorvegliare che nelle carrozze non accadano disordini, impedendo gli schiamazzi, gli atti sconvenienti, i canti, i suoni e tutto quanto insomma possa dar noia ai viaggiatori e turbamento al servizio;

i) controllare i biglietti dei viaggiatori, impedendo l'ingresso nelle carrozze alle persone non munite di regolare biglietto di viaggio, o non valido pel treno stesso, a quelle in istato di ubbriachezza, od altrimenti escluse per vigenti disposizioni, ed a quelle che portano armi da fuoco cariche, salvo le stabilite eccezioni;

l) impedire l'introduzione nelle carrozze di cani e d'altri animali non ammessi dalle tariffe — salvo le eccezioni stabilite — e controllando se per quelli ammessi, furono pagate le tasse dovute ed osservate le altre condizioni prescritte per il loro trasporto.

Art. 21.

Contegno verso i viaggiatori.

1. Si devono avere per tutti i viaggiatori, e specialmente per le donne che viaggiano sole e pei malati, i più grandi riguardi, e mostrarsi sempre verso di loro compiacenti, premurosi e garbati in

tutte quelle cose che possono riguardare le proprie attribuzioni od incombenze di servizio.

2. Alle domande dei viaggiatori riguardanti il servizio si deve rispondere con poche parole, ma per quanto possibile in modo completo e preciso. Non essendo in grado di rispondere con esattezza si deve indicare al viaggiatore dove egli possa assumere le desiderate informazioni.

3. Quando una famiglia od una compagnia di viaggiatori esprima il desiderio di restare riunita, si deve acconsentirvi per quanto possibile e senza arrecare ritardo al treno.

4. In generale e nei limiti consentiti dai regolamenti, tutto ciò che può venir concesso ai viaggiatori si deve tosto premurosamente eseguire; ed evitare per contro colla più grande cura tutto ciò che potesse arrecare incomodo ai viaggiatori, od urtarne la suscettibilità.

5. Avvenendo fermate in piena linea, qualora fosse necessario fare scendere i viaggiatori, gli agenti del treno provvederanno a mantenere l'ordine e la calma, impedendo che qualcuno di essi resti sui binari; chè se non vi fosse tale bisogno, si dovrà allora, colla massima cortesia ed urbanità,

persuaderli a rimanere in carrozza, informandoli brevemente e semplicemente delle cause della fermata.

6. Si devono assolutamente evitare le conversazioni e le discussioni coi viaggiatori, esigendo però dai medesimi con calma ed urbanità, ma con fermo contegno, l'osservanza delle prescrizioni vigenti.

7. Se i viaggiatori non obbediscono alle ingiunzioni, se ne riferirà al dirigente; e quando ne sia il caso, si eleverà verbale di contravvenzione.

8. Qualora un viaggiatore trascendesse con parole offensive, ingiurie, minacce ed anche con percosse contro un agente, questi non deve in alcun modo rispondere o reagire per non compromettere l'esito dell'azione penale che verrà incoata a carico del viaggiatore mediante verbale di contravvenzione. Deve invece chiedere l'intervento del capo-treno o del dirigente.

Art. 22.

Sussidio alle squadre viaggianti.

1. Nelle stazioni ove esistono squadre di riserva, devono gli agenti di queste coadiuvare quelli del treno nel servizio dei viaggiatori.

2. Lo stesso obbligo è fatto agli agenti che pure non essendo addetti al servizio del treno, viaggiassero con esso per recarsi a prendere servizio od alla propria residenza o si trovassero in stazione in attesa d' essere occupati.

Art. 23.

Ordine di partenza.

1. Effettuandosi l'incarrozzamento, il personale di scorta deve sempre astenersi dall'annunziare con grida esagerate la partenza ed il *pronti,* e tanto più dal replicarle. Quando vien suonata la campana per la partenza ed in ogni modo in tempo perchè sia evitato ritardo nella partenza stessa per l'incarrozzamento, il personale con tono normale di voce deve invitare i viaggiatori a prendere posto in carrozza, servendosi preferibilmente dell'espressione : « *signori in carrozza* », e dovrà poscia chiudere sollecitamente gli sportelli, prevenendone i viaggiatori con la solita parola : « *permesso* » e con la frase « *attenti alle mani* » assicurandosi che queste furono ritirate. Ciò fatto, ed accertatosi che, anche dal lato opposto a quello

in cui venne fatto servizio, gli sportelli sono chiusi, i frenatori si porteranno di fianco al proprio freno astenendosi dal gridare « *pronti* », tranne che questo venga espressamente richiesto dal capotreno o dal dirigente. In questo caso, avuta la richiesta del « *pronti* », i frenatori risponderanno facendosi passare la voce dall'uno all'altro, incominciando da quello di coda.

III. Del capo-treno.

Art. 24.

Giurisdizione.

1. Dal capo-treno, o da chi ne fa le veci, dipendono tutti gli altri agenti subalterni del treno, fra i quali egli distribuisce i posti e le varie incombenze relative.

2. Fuori del recinto delle stazioni, il capo-treno ha del pari autorità sul macchinista, sul fochista, ed in genere su tutti gli agenti che si trovano sul treno, per quanto si riferisce alla sicurezza ed alla regolarità della circolazione ed alla esatta osservanza delle prescrizioni di servizio ; spetta pure a lui l' iniziativa, la direzione e la responsabilità

delle eventuali manovre e di tutte le misure che riflettono la sicurezza ed il buon andamento del suo treno, nei limiti dei regolamenti. Qualora però viaggiasse sul treno, o si trovasse sul luogo ove debbonsi impartire disposizioni un agente del Servizio del Movimento e Traffico, suo superiore, che assuma la direzione, il capo-treno dovrà porsi agli ordini di lui.

3. In piena linea, avvenendo che, per disgrazia od impedimento sopravvenutogli, il capo-treno non sia più in grado di conservare la dirigenza del treno, questa, fino alla prossima stazione, dovrà essere assunta dall'agente della squadra che è di grado superiore e di maggiore anzianità.

4. Il capo-treno assumerà le mansioni del conduttore se questi mancasse o si trovasse in condizione di non potervi attendere.

Art. 25.

Attribuzioni e doveri.

1. Il capo-treno è tenuto, sotto la propria responsabilità, ad osservare ed a far osservare dal personale dipendente tutte le disposizioni ed i regolamenti vigenti.

2. Egli deve vigilare a che sulla locomotiva non sieno ammessi persone od oggetti in contravvenzione alle disposizioni regolamentari; deve impedire che salgano sul bagagliaio persone che non sieno in servizio al treno stesso e quelle non autorizzate dalle disposizioni regolamentari e di tariffa, o non munite di permesso superiore in iscritto.

3. Il capo-treno è in obbligo di riferire al dirigente del proprio deposito qualsiasi fatto che avvenga contrario alla sicurezza ed alla regolarità del servizio. Egli deve ugualmente riferire le mancanze e gli errori commessi dai dipendenti, quando non fosse il caso di farne menzione sul foglio di corsa.

Art. 26.

Nella stazione d'origine.

1. Il capo-treno, prima di partire, riceve in consegna dalla stazione d'origine le due parti del foglio di corsa e il bollettino di trazione, compilati secondo le indicazioni dello stampato, coi dati spettanti alla stazione stessa.

2. Mediante annotazione sul foglio di corsa, riceve poi in consegna gli oggetti occorrenti pel

servizio del treno, che già non fossero in possesso normale della squadra.

3. Al frenatore di coda egli consegnerà tre petardi per l'eventuale impiego durante il viaggio, e se li farà restituire al termine della corsa se non furono usati.

4. Il capotreno, dopo aver ricevuto il foglio di corsa, deve informare il proprio personale di scorta delle fermate anormali prescritte.

5. Quando venisse informato dal dirigente di varianti introdotte nella composizione normale del treno, di speciali itinerari, di deviazioni di percorso o di limitazione di corsa che fosse stata assegnata a carrozze, delle quali dovrà indicarsi anche la posizione occupata nel treno, ne dovrà informare a sua volta il personale di scorta.

6. Nella stazione di origine, in quelle di sufficiente fermata, ed in quelle dove la composizione del treno viene modificata, è dovere del capo-treno di assicurarsi, evitando di far ritardare il treno:

a) della effettiva presenza in servizio del personale dipendente nella quantità richiesta dalle vigenti prescrizioni in relazione ai bisogni del ser-

vizio, e che ciascuno agente si trovi in condizioni fisiche normali ed occupi il posto assegnato;

b) della regolare composizione del treno, anche in confronto coi documenti relativi a lui consegnati;

c) della regolare esposizione dei segnali, tanto in coda al treno che sulla locomotiva.

7. Del pari egli deve personalmente, o per mezzo del personale della sua squadra espressamente incaricato, procedere agli accertamenti di cui all'art. 11.

8. Deve inoltre registrare il proprio orologio col regolatore della stazione e successivamente piombarlo.

9. Prima della partenza dalla stazione d'origine del treno ed in quelle altre nelle quali ne venga richiesto dal macchinista, deve dare a questo l'ora precisa del proprio orologio, già regolato e piombato.

Art. 27.

Prima della partenza.

1. Il capo-treno, oltre all'osservare le norme prescritte dai regolamenti per la circolazione dei

treni e sui segnali, prima di dare l'ordine della partenza, deve assicurarsi:

a) che nessun segnale sia esposto ad impedire la partenza;

b) che trovandosi in stazione di linea a semplice binario, i treni incrocianti siano giunti, chiedendone la conferma verbale al dirigente quando non abbia potuto assicurarsene personalmente, pronunciando il numero dei singoli treni da incrociare;

c) che tutti i servizi e le cautele inerenti al treno, da ambo i lati, siano adempiute ed osservate.

2. Accertatosi che tutto è in ordine, emetterà il segnale di partenza, ponendosi, come è prescritto, in condizione di essere udito e possibilmente anche visto dal macchinista.

3. Quando però, per speciali condizioni della illuminazione esterna della stazione, o per essere il treno in curva, o per la presenza di passeggeri od infine per altre cause il capo-treno non fosse in grado di fare l'accertamento suaccennato, si rivolgerà al dirigente, il quale, se egli pure non avrà potuto accertarsi, per impedimento di vi-

suale, che tutto sia in ordine, farà chiedere al personale di scorta, il « *pronti* » dal capo-treno o lo chiederà egli stesso (vedasi art. 23).

Art. 28.

Durante il viaggio.

1. Durante la corsa il capo-treno deve aver sott'occhio l'orario di servizio, e rendersi esatto conto della posizione del suo treno rispetto a quella degli altri, ordinari o straordinari, in corso, precedenti, susseguenti ed incrocianti.

2. Deve osservare con frequenza all'esterno per rilevare le condizioni della via, l'andamento del treno ed i segnali del personale di vigilanza e delle stazioni.

3. Approssimandosi alle biforcazioni, agli attraversamenti, alle stazioni, il capo-treno deve accertarsi, in tempo utile, della posizione dei segnali fissi o di quegli altri segnali che eventualmente potessero esser fatti al treno dal personale di vigilanza, ed osservare se il treno sia instradato sulla linea che gli è destinata, o quanto meno, se il binario sul quale vien ricevuto non sia ingombro, per regolarsi in conseguenza. In ogni

caso deve tenersi pronto a richiamare l'attenzione del macchinista col suono della cornetta, qualora fosse necessario.

4. Incontrando un segnale di arresto abbandonato, come al verificarsi dello scoppio anche d'un sol petardo, il capo-treno deve far subito fermare il treno; e quindi di concerto col macchinista, procederà con la massima circospezione fino all'incontro di qualche agente da cui prendere informazioni.

5. Percorso un chilometro senza incontrare nè un segnale, nè un agente con istruzioni, il treno potrà riprendere la sua corsa normale.

6. Inoltre il capo-treno dovrà personalmente od a mezzo dei suoi subalterni espressamente incaricati, sorvegliare i carri carichi, accertandosi che il carico non si scomponga e che non vi sia pericolo che cadano per via merci od attrezzi.

7. Avendo l'ordine di esercitare una speciale sorveglianza su qualche determinato tratto di linea, il capo-treno ha l'obbligo di darne comunicazione verbale al personale di scorta.

8. In caso di ritardo, il capo-treno ha obbligo di avvisarne il macchinista perchè aumenti la ve-

locità nei limiti consentiti, facendo annotazione sul foglio di corsa dell'adempiuto dovere.

Art. 29.

Incendio di veicoli.

1. Se durante il viaggio si appiccasse il fuoco ad un veicolo, il treno dovrà essere tosto fermato, ed il capo-treno farà isolare al più presto il veicolo incendiato e se vi sono nel treno materie infiammabili od esplodenti le allontanerà immediatamente dal punto d'incendio, in modo da porle al riparo da ogni pericolo, e quindi cercherà con tutti i mezzi disponibili di diminuire l'entità del danno, e preservare gli altri veicoli dal pericolo.

2. Nel solo caso che non si potesse agire diversamente, si procurerà di rovesciare il veicolo incendiato fuori del binario, per sgombrare la via, e proseguire la corsa appena il pericolo sia cessato.

3. Le merci che si fosse costretti di lasciare sulla linea, debbono dal capo-treno essere consegnate, possibilmente con distinta, ad un agente di vigilanza o ad altro agente del Mantenimento di grado superiore.

Art. 30.

Dimezzamento di treni.

1. Quando occorra lasciare una parte del treno ferma sulla linea, il capo-treno deve rimanere con questa, se vi sono viaggiatori.

2. In ogni caso, egli non deve abbandonare una parte del treno sulla linea, senza prima essersi accertato che essa fu sufficientemente assicurata con freni, stanghe, traverse, cunei o simili, e protetta coi dovuti segnali a prescritta distanza; nè senza aver lasciato uno dei suoi subalterni, espressamente incaricato della custodia e protezione dei veicoli fermi, munendolo di opportuni ordini scritti.

Art. 31.

Sviamenti.

In caso di sviamenti in corsa, il capo-treno deve lasciare al macchinista la direzione delle operazioni per rimettere in rotaia i veicoli sviati, prestargli e fargli prestare dal personale di scorta ogni possibile aiuto, e curarsi specialmente dell' osservanza delle disposizioni contenute nel suc-

cessivo articolo e di quelle contenute nei regolamenti sui segnali e per la circolazione dei treni.

Art. 32.

Treni in linea, fermi od a velocità ridotta.

1. Quando avviene la fermata di un treno in piena linea, per qualunque causa, il capo-treno deve anzitutto pensare alla protezione del treno, e provvedervi nei casi prescritti, o nei casi dubbi.

2. Così pure quando il treno rallenti la corsa in modo da poter essere seguito a passo d'uomo, o da poter essere raggiunto da un altro treno che lo segua a breve distanza su lunghi tratti coperti, senza posti di vigilanza intermedi, il capo-treno dovrà provvedere alla protezione secondo le prescrizioni, tenendo presente che sulle linee esercitate col blocco e col regime del giunto o del consenso telegrafico, la protezione può tralasciarsi soltanto se il treno sia in grado di giungere alla prossima stazione nel termine prescritto (art. 17 capov. 3 reg. circ. treni).

3. Nel caso di un treno fermato dal personale di vigilanza in seguito ai segnali a campana, il capo-treno per l'osservanza degli art. 20 e 21

del regolamento per la circolazione dei treni si comporterà come segue:

a) se il treno fu fermato perchè fu dato un segnale corrispondente invece ad un treno di direzione opposta — sulle linee a semplice binario — il proseguimento potrà farsi soltanto quando risulti che fu un errore di segnalamento;

b) se il treno venne fermato in seguito al segnale 3, o per essere stati trasmessi — sulle linee a semplice binario — i segnali 1 e 2, la retrocessione potrà farsi soltanto quando si raggiunga più presto l'ultima stazione da cui è partito o transitato, e se la linea è in pendenza superiore al 10 $^{\circ}/_{00}$, quando il treno nel retrocedere sale.

Art. 33.

Dopo una fermata in linea.

1. Quando un treno, dopo una fermata in piena linea, dovesse riprendere la corsa senza che si sia potuto far ritirare i segnali di protezione già esposti, deve il capo-treno invitare il primo agente di vigilanza che incontra a provvedere egli stesso alla soppressione dei segnali suddetti.

2. Quando, prima di riprendere la corsa, non

fosse ancora ritornato il frenatore incaricato di proteggere la coda, il capo-treno lo farà sostituire da un altro agente sino alla prossima stazione, dove dovrà farsi completare il personale, se ciò è necessario, e dandone preventivo avviso al macchinista per l'eventuale riduzione di velocità nel caso di insufficiente frenatura.

Art. 34.

Nelle stazioni di fermata.

1. In ogni stazione di fermata, il capo-treno deve:

a) presentare al dirigente, che all'uopo deve recarsi presso il bagagliaio, il foglio di corsa e gli altri fogli sui quali sono da praticarsi annotazioni e firme perchè queste sien fatte;

b) dare al dirigente stesso le indicazioni necessarie pei carri da levarsi, per quelli da aggiungersi, sui posti disponibili, sulla necessità di aggiungere carrozze sia nella stazione medesima od in altra successiva.

2. Dove occorrano manovre, il capo-treno può venire incaricato dal dirigente di surrogarlo nella direzione delle medesime.

3. Il capo-treno deve comunicare al dirigente presentando, se richiesto, sollecitamente il proprio orologio, l'ora d'arrivo e di partenza segnata dall'orologio stesso ed assicurarsi che funzioni regolarmente. Nel caso di *orologio regolatore* il capo-treno deve presentare, di sua iniziativa, a tutti i dirigenti il proprio orologio.

4. Le differenze fra l'orologio del capo-treno e quello della stazione dovranno essere annotate sul foglio di corsa: quando poi l'orologio non funzionasse bene, il capo-treno ne avviserà il dirigente della prima stazione di fermata.

5. Come è detto all'art. 18-*a*) il capo-treno deve indicare ad alta voce, insieme col nome della stazione anche la durata della fermata, quando sia superiore a 4 minuti.

Art. 35.

Stazioni non presenziate.

Di regola il segnale di partenza da parte del capo-treno non può essere dato senza l'ordine del dirigente del movimento; quando però all'arrivo di un treno in una stazione non vi si trovasse sul momento alcuno del personale dirigente suddetto,

il capo-treno dovrà provvedere al servizio, alla protezione ed alla sicurezza del treno, ed alle eventuali manovre, esperendo inoltre sollecite ricerche del personale stesso. Ove queste riescano infruttuose, si accerterà dal personale presente che nessuna circostanza intervenne à modificazione di quanto gli risulti dal foglio di corsa in ordine al movimento di altri treni ordinari o straordinari che interessano la marcia del proprio, e, se ha la certezza di poter giungere senza impedimento fino alla prossima stazione abilitata agl'incroci, licenzierà egli stesso il treno, dando però ordine al macchinista di procedere colla massima precauzione.

Art. 36.

Nella stazione terminale.

Nella stazione ove ha termine il servizio del capo-treno, questi deve:

a) portarsi nell'ufficio del dirigente per consegnargli il foglio di corsa e i documenti annessi, le somme percepite dai viaggiatori per qualsiasi motivo, ritirandone ricevuta; e presentargli i viaggiatori stessi per gli ulteriori incombenti, fornendogli anche verbalmente schiarimenti su quanto

d'anormale accadde durante il viaggio e trovasi già annotato sul foglio di corsa;

b) consegnare al dirigente tutta la corrispondenza ricevuta lungo il percorso per detta stazione, uffici ivi sedenti e per oltre, prendendo nota sul foglio di corsa di quella che, non munita di regolari timbri o non controfirmata, fosse stata messa nel bagagliaio clandestinamente;

c) consegnare, coi relativi documenti di scorta, i carri che, a mente dell'art. 39, gli furono affidati;

d) rimettere, a chi di ragione, gli attrezzi affidati alla sua custodia (art. 26), facendone risultare la consegna sul foglio di corsa, a proprio discarico;

e) procedere personalmente o per mezzo d'un suo dipendente espressamente incaricato, in contradditorio degli appositi agenti, delegati dal capostazione, alla visita del treno, secondo le norme particolari stabilite, allo scopo di raccogliere gli oggetti dimenticati dai viaggiatori consegnandoli al dirigente, e di rilevare le avarie e gli ammanchi nel materiale, in confronto di quelli verificati in partenza, facendolo constare sul foglio di corsa;

f) presentare al dirigente i libretti delle percorrenze e pernottazioni del personale di scorta, perchè siano firmati per la corsa eseguita.

Art. 37.

Foglio di corsa.

1. Deve essere compilato dal capo-treno con scrittura intelligibile e chiara, completando le indicazioni della stazione ed inscrivendovi:

a) l'ora reale di partenza, di arrivo o di passaggio corrispondenti alle singole stazioni del percorso, i minuti di ritardo, di ricupero o di anticipo;

b) tutto ciò che può aver modificato durante il viaggio il regolare andamento del treno, e quant'altro al medesimo si riferisce;

c) le disposizioni eventualmente prese per qualche fatto eccezionale;

d) tutte quelle altre indicazioni richieste dallo stampato, che non sono di spettanza delle stazioni.

2. Il foglio di corsa dev'essere tenuto al corrente, stazione per stazione, e non compilato in fine di viaggio.

3. Il capo-treno deve accertarsi che le annotazioni e le prescrizioni fatte dalle stazioni sul foglio

di corsa e documenti annessi siano esatte e chiare e conformi ai regolamenti ed all'orario di servizio; che siano corrispondenti fra loro, con la composizione del treno e con le annotazioni sulle lavagne. In caso contrario, dovrà richiamare l'attenzione del dirigente prima di partire.

Art. 38.

Controlleria.

1. Il capo-treno procede e fa procedere dal personale dipendente alla controlleria dei biglietti, di cui debbono essere provvisti i viaggiatori, e ne rimane responsabile in caso di mancato eseguimento.

2 Quando il personale non sia in grado, per affluenza di viaggiatori od altra causa straordinaria, di compiere in tempo la controlleria, ed il treno si trovi in una stazione ove siano squadre di personale viaggiante di riserva, il capo-treno si rivolgerà al dirigente delle medesime, e questi provvederà a farlo coadiuvare.

Art. 39.

Servizio carri completi e servizio merci.

1. Fermo restando il disposto dell'art. 9 capoverso 5 della presente Istruzione, i carri completi, che venissero posti in composizione ai treni raccoglitori o merci a G. V., debbono essere presi in consegna dal capo-treno e dallo stesso riconsegnati a destino, restando il rimanente servizio merci affidato al conduttore.

2. Il capo-treno deve poi:

a) esercitare sorveglianza sul servizio disimpegnato dal conduttore nei trasporti in genere e specialmente sui valori, pei quali controfirmerà in prova dell'eseguito accertamento il foglio d'accompagnamento;

b) coadiuvare o far coadiuvare il conduttore da un altro agente quando quegli non bastasse al bisogno;

c) presenziare le consegne fra conduttori quando per esse è prescritta l'assistenza d'un impiegato di stazione, e questi mancasse.

2. Nelle stazioni, indipendentemente dagli obblighi fatti al conduttore, il capo-treno, oltre le

zioni di cui ai precedenti articoli, deve invigilare sulle condizioni e sullo stato del carico, e riscontrando spostamenti o comunque difetti nel carico medesimo, eccessivo abbassamento di molle, imperfetta condizionatura e copertura delle merci da cui possa derivare avaria od ammanco e dispersione di liquidi; e riscontrando irregolare situazione dei carri contenenti merci infiammabili od altrimenti pericolose, inesistenza delle prescritte etichette di carico, mancanza, alterazione od imperfezione dei piombi, ecc., dovrà segnalare ogni cosa al capo della stazione nella quale si trova, per i voluti provvedimenti, seguendo pei relativi accertamenti, per le annotazioni sui documenti di trasporto, riserve, ecc., le apposite disposizioni regolamentari.

Art. 40.

Corrispondenza.

1. Il capo-treno deve ricevere, custodire e consegnare personalmente nelle stazioni destinatarie la corrispondenza d'ufficio che ha l'incarico di trasportare, rifiutando assolutamente qualunque piego che non porti i prescritti timbri d'ufficio e di spedizione.

2. La corrispondenza indirizzata personalmente ad un agente che non sia il titolare di una stazione, dovrà del pari essere rifiutata, e se trovata frammista ad altra dovrà essere trattenuta e consegnata al capo della stazione dove ha fine la corsa del treno.

IV. Del conduttore.

Art. 41.

Attribuzioni.

1. Le funzioni del conduttore consistono, di massima, nel ricevere i bagagli, gli oggetti di valore, le merci che si caricano nei carri scorta o nel bagagliaio, i trasporti a carro completo non affidati al capo-treno (art. 39) e quelli in carri raccoglitori, e nel farne la riconsegna, in unione ai relativi documenti, alle stazioni destinatarie, rispondendo dei disguidi, delle sostituzioni, avarie e mancanze.

2. Egli resta pure incaricato del servizio postale limitatamente ai dispacci, e della corrispondenza e pieghi di servizio raccomandati, da inscriversi sui fogli d'accompagnamento.

3. I conduttori — quando occorre — vengono anche adibiti al servizio dei viaggiatori e dei freni.

Art 42.

Presa in consegna.

1. Il conduttore deve, all'atto del ricevimento, riconoscere i diversi generi di trasporto che gli vengono consegnati, in contraddittorio cogli agenti che eseguiscono la consegna, confrontarli coi documenti di trasporto ed assicurarsi che si trovino nelle condizioni stabilite dalle tariffe e dai regolamenti vigenti.

2. Si accerterà pure che il carico sia eseguito a dovere, e che sieno prese tutte le misure per evitare avarie e perdite, richiedendo, quando occorra, l'intervento del capo-treno per le disposizioni che fosse il caso di adottare d'accordo con la stazione.

Art. 43.

Ricevute.

Il conduttore rilascia ricevuta dei trasporti, oggetti, pieghi, ecc., che riceve, li registra sui do-

cumenti all'uopo istituiti, e, nel farne la riconsegna a destino, ne ritira a sua volta ricevuta.

Art. 44.

Durante il viaggio.

1. Il conduttore deve fare i preparativi e prendere le disposizioni necessarie perchè il proprio servizio possa compiersi sollecitamente e non sia causa di ritardo al treno.

2. Provvede perciò durante il viaggio alle opportune scritturazioni sui fogli di accompagnamento, e quando vi siano manovali viaggianti, ordina che essi predispongano convenientemente i colli per un sollecito scarico.

Art. 45.

Nelle stazioni.

1. Il conduttore deve invigilare lo scarico dei colli da riconsegnarsi numericamente ed il ritiro dei carri completi.

2. Deve inoltre far risultare per iscritto gli ammanchi e le avarie che si verificassero nelle singole spedizioni, osservando, nei relativi accertamenti

in concorso con la stazione, le apposite prescrizioni regolamentari.

3. Quando vi fossero più carri da caricare e scaricare contemporaneamente, ed il solo conduttore ai trasporti non bastasse al bisogno, sarà destinato altro agente viaggiante a coadiuvare il primo ed a condividerne le incombenze.

Art. 46.

Sussidio al capo-treno.

Il conduttore coadiuva il capo-treno nelle scritturazioni ed in altre operazioni contabili che si riferiscono al servizio dei carri completi affidato allo stesso capo-treno nei casi previsti dall'art. 39 della presente Istruzione.

Art. 47.

Responsabilità.

Il conduttore è direttamente responsabile delle operazioni a lui affidate, ma il suo operato è sottoposto alla sorveglianza del capo-treno.

Art. 48

Sostituzione fra conduttori.

Dovendosi in viaggio sostituire un conduttore ai trasporti con altro, il capo-treno assisterà alla consegna tra essi, facendolo constare sui documenti relativi.

V. Dei guarda-freni e frenatori.

Art. 49.

Servizio al freno di coda.

1. I guarda-freni e frenatori, oltre l'osservanza delle disposizioni contenute nel Capo I « Disposizioni generali » e nel Capo II « Delle Squadre Viaggianti » in quanto li riguarda rispettivamente a norma dell'art. 1, devono prestare speciale vigilanza ai segnali quando fanno servizio alla coda del treno.

2. Se un fanale di coda si spegne lungo il viaggio, il guarda-freno, o frenatore, deve tosto riaccenderlo, ed ove ciò non riuscisse possibile per causa del vento od altro, o venisse a man-

care il fanale, deve servirsi del proprio per supplire quello mancante, finchè sia giunto alla prossima stazione di fermata, dove possa procedere alla riaccensione od alla sostituzione.

Art. 50.

Fermata in linea.

Appena fermato il treno, per qualsiasi motivo, in piena linea, se questa non è esercitata col sistema di blocco o col regime del giunto o del consenso telegrafico, il frenatore di coda *deve immediatamente e senza attendere ordini*, retrocedere di corsa fino alla distanza prescritta dal regolamento sui segnali, per esporre il segnale di fermata al treno successivo. Se in questo tratto trova un agente di vigilanza, deve ordinargli di esporre il segnale, poi ritornare subito al treno; in caso contrario deve restare egli stesso ad esporre il segnale di fermata fino a 10 minuti dopo la partenza del treno, e recarsi poscia alla prossima stazione per riprendere il posto sul suo treno se si è ivi fermato; raggiungerlo con altro treno se ha proseguito, o ritornare alla residenza a seconda dei casi. Se però, mentre s'allontana dal treno, ve-

nisse richiamato al proprio posto dal capo-treno, dovrà, ove si trova, prima di ritornare, collocare due petardi alla distanza di qualche metro fra loro.

Art. 51.

Nelle stazioni d'incrocio.

L'agente di servizio in coda al treno deve quando questo si arresta in una stazione di incrocio con altro treno, verificare se la coda del proprio ingombra l'uscita dell'altro treno, per esporre, se necessario, il segnale rosso di fermata, e deve procurare di avvertirne il dirigente.

Presentata al Comitato d'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato nell'adunanza del 17 Settembre 1905.

o dal capo-treno,
tornare, collocare
ne metro fra loro.

cio.

al treno deve
a stazione di in-
e se la coda del
altro treno, per
rosso di fermata,
il dirigente.

*ministrazione delle
za del 17 Settem-*

Prospetto degli oggetti di servizio in consegna al personale viaggiante
(Vedasi art. 10)

QUALIFICA	Bandiere		Lanterne da segnalamento	Petardi Num. 6	Cornette di ottone	Orologi	Tenaglie per controlleria	Chiavi da carrozza	Chiavi illuminazione a gas	Borse di pelle	Cartelle per custodire fogli di corsa e documenti di trasporto	Cartelle per custodire libretti di percorrenze
	Rosse	Verdi										
Capi-treno . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Conduttori . .	1	1	1	—	—	—	—	1	—	1	1	1
Capi-frenatori.	1	1	1	1	1	1	—	1	—	1	1	1
Guarda-freni .	1	1	1	—	—	—	1	1	—	1	—	1
Frenatori . .	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1